X kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 25)**
- **Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi (nr 28)**

z dnia 22 maja 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 25)

Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi (nr 28)

22 maja 2024 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Rolnictwa i Rozwoju Wsi, obradujące pod przewodnictwem posła **Piotra Głowskiego (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi, zapoznały się z:

– informacją na temat wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców terenów wiejskich – propozycja rozwiązań.

W posiedzeniu udział wzięli: **Michał Kołodziejczak** sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Robert Nowak** wiceprezes Krajowej Rady Izb Rolniczych, **Adam Ostrowski** specjalista do spraw legislacyjnych Związku Miast Polskich, **Mariusz Marszał** ekspert Biura Związku Gmin Wiejskich RP wraz ze współpracownikami, **Przemysław Matysiak** ekspert Związku Powiatów Polskich, **Krzysztof Lubiński** przedstawiciel powiatu chojnickiego i człuchowskiego, **Tomasz Nawrocki** stały doradca Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Dariusz Myrcha**, **Jolanta Osiak**, **Paulina Przybysz**, **Anna Rajewska**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Bardzo proszę wszystkich o zajmowanie miejsc. Dzień dobry państwu. Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Bardzo bym prosił państwa, którzy jeszcze nie zajęli miejsc, o ich zajmowanie, tak żebyśmy mogli pracować.

Witam szczególnie panów ministrów. Jest pan Michał Kołodziejczak – Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, i pan Arkadiusz Marchewka – Ministerstwo Infrastruktury. Witam wszystkich dyrektorów, specjalistów, przedstawicieli strony społecznej.

Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, jest rozpatrzenie informacji na temat wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców terenów wiejskich – propozycja rozwiązań. Informację przedstawią Ministerstwo Rolnictwa Rozwoju Wsi oraz Minister Infrastruktury.

Czy są jakieś uwagi do porządku dziennego? Nie widzę.

Wobec niezgłoszenia wniosku do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji. Proszę panów ministrów o zabranie głosu. Czy ustaliliście, który z panów pierwszy? Pan minister Kołodziejczak, widzę wskazanie. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Michał Kołodziejczak:

Dzień dobry. Dzisiejszy temat posiedzenia Komisji jest dla nas bardzo ważny i bardzo istotny. Informacje ode mnie przedstawi dyrektor departamentu, który zajmuje się bezpośrednio na co dzień tym tematem. Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Oświaty i Polityki Społecznej Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi Ernest Nasternak:

Dzień dobry. Nasternak Ernest, Departament Oświaty i Polityki Społecznej. Kwestia wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców terenów wiejskich nie jest bezpośrednio przedmiotem prac ministerstwa. Chciałbym ewentualnie zaznaczyć, że sprawy lokalnego transportu drogowego są zadaniem samorządu terytorialnego. Mogę jedynie powiedzieć o programach, które są realizowane w ministerstwie i pośrednio mają wpływ na możliwości komunikacyjne mieszkańców terenów wiejskich. Chciałbym powiedzieć o działaniu realizowanym ze środków Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-20, które jest jeszcze realizowane do 2025 r. W ramach tego programu była operacja… jest nadal operacja typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych". To działanie jest skierowane do obszarów należących do gmin wiejskich lub gmin miejsko-wiejskich. W ramach prowadzonego naboru o przyznanie pomocy według stanu na 31 marca 2024 r. złożono 6638 wniosków na łączną kwotę 10 mld, niewiele ponad 10 mld. Pomoc przyznano na realizację 3021 operacji na łączną kwotę niewiele ponad 4 mld. W ramach zakończonych operacji zrealizowano 2338 wniosków na budowę i modernizację dróg lokalnych. Zmodernizowano drogi lokalne o długości 3398 km, wybudowano drogi lokalne o długości 261 km.

W ramach planów i prognoz mamy zamiar realizować jeszcze działania w tym zakresie, natomiast nie są one na tyle zaawansowane, żeby móc przytoczyć państwu szczegóły na temat tych nowych planów i programów w ramach planu strategicznego dla Wspólnej Polityki Rolnej na lata 2021-2027. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Przekazuję głos stronie Ministerstwa Infrastruktury. Pan minister Arkadiusz Marchewka.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo parlamentarzyści, przedstawię informację, którą przygotowaliśmy razem z zespołem Ministerstwa Infrastruktury w zakresie funkcjonowania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych – specjalnego funduszu, który został stworzony właśnie w celu wspierania połączeń w miejscach, które są najbardziej deficytowe. Pozwólcie państwo, że przedstawię razem z zespołem Ministerstwa Infrastruktury szczegółowe informacje w tej sprawie. Przede wszystkim chcę powiedzieć, że sposób podziału środków funduszu zgodnie z delegacją zawartą w art. 24 ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej określa rozporządzenie Rady Ministrów. Podział tych środków na połączenia o charakterze użyteczności publicznej… są dzielone pomiędzy jednostki samorządu terytorialnego. Szczegółowe informacje w tej sprawie możemy państwu oczywiście przedstawić, ale jest tam szereg wskaźników, na podstawie których podejmowane są decyzje co do wysokości konkretnego wsparcia. Chcę państwu powiedzieć, charakteryzując ten fundusz, że jego funkcjonowanie zostało zaplanowane w perspektywie wieloletniej. W latach 2020-2023 kwota planowanych przychodów funduszu wynosiła corocznie 800 mln zł. Na samym początku, kiedy fundusz rozpoczynał swoją działalność w 2019 r., była to kwota 300 mln zł. Chcę powiedzieć i wskazać taką informację, że Ministerstwo Infrastruktury obserwuje rosnące zainteresowanie organizatorów publicznego transportu zbiorowego tym programem. W ramach kolejnych naborów dopłatą obejmowane są nowe linie komunikacyjne. Charakteryzując, jak to wyglądało w konkretnych latach, chcę państwu powiedzieć, że na samym początku w 2019 r. częściowo sfinansowanych ze środków funduszu zostało 1228 linii komunikacyjnych i wojewodowie wydatkowali na to kwotę 10 032 tys. zł. Rok później, już w pełnym roku funkcjonowania przewozy wykonywane były na 2834 liniach komunikacyjnych, które zostały również częściowo sfinansowane z funduszu. Wtedy wydatkowano na to kwotę 139 mln zł. Następnie liczba ta wzrosła do 4371 linii komunikacyjnej i ta kwota wyniosła już 358 mln zł. Chcę państwu powiedzieć, że ubiegły rok to przeznaczenie ponad 670 mln zł na dofinansowanie 6532 linii. To był również wyraźny wzrost. Natomiast w roku bieżącym według danych, które posiadamy, które są przekazywane przez wojewodów, na podstawie wniosków organizatorów złożonych właśnie w naborze na rok bieżący, objętych dopłatą zostało

7410 linii komunikacyjnych i ta łączna na dofinansowanie tych linii to 930 271 tys. zł, czyli rekordowa kwota, która wzrosła w porównaniu z rokiem ubiegłym o ponad 200 mln zł. Należy jednak zaznaczyć, że dane dotyczące 2024 r. mogą oczywiście ulec zmianie, dlatego że ostateczne dane będą znane wtedy, kiedy wojewodowie przekażą sprawozdania z realizacji rocznych działań w ramach funkcjonowania funduszu za rok bieżący, a to się wydarzy do końca marca przyszłego roku.

Mówiąc już o szczegółach funkcjonowania funduszu, o którym przedstawiłem państwu szczegółowe informacje dotyczące linii i kwot, chcę powiedzieć, że fundusz został nakierowany przede wszystkim na wsparcie organizatorów uruchamiających przewozy pozamiejskie. Środki z tego funduszu są w szczególności dedykowane samorządom, które organizują przewozy na obszarach oddalonych od dużych aglomeracji i przeznaczane są na uruchamianie linii na terenach gmin wiejskich, gdzie komunikacja autobusowa po prostu nie występuje lub występuje w takim wymiarze, który nie jest w stanie zaspokoić podstawowych potrzeb komunikacyjnych na tych terenach. Chciałbym zauważyć, że wojewodowie, rozpatrując wnioski o objęcie dopłatą z tego funduszu, dokonują oczywiście uszeregowania jednostek samorządu terytorialnego. Pierwszeństwo w objęciu dopłatą przyznaje się organizatorom w następującej kolejności. Najpierw są to gminy, potem związki międzygminne, następnie związki powiatowo-gminne, potem powiaty, związki powiatów i województwa. Pierwszeństwo w obejmowaniu dopłatą dotyczy gmin właśnie z obszarów wiejskich, bo to gminy właśnie jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego stanowią największą liczbę organizatorów korzystających ze wsparcia ze środków funduszu. I tak w 2024 r. spośród 979 organizatorów ogółem 603 gminy jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego złożyły wniosek o objęcie dopłatą, 160 gmin jako organizatorzy działający na mocy porozumienia z innymi gminami. Wygląda więc… Dane, które przedstawiamy, wskazują na to, że gminy stanowią najistotniejszą część tych jednostek, do których trafiają fundusze właśnie z tej puli.

Przedstawiliśmy również konkretne kwoty, o których mówiłem w informacji, która została skierowana do państwa. Na ten rok, rok bieżący, została przewidziana i podzielona na wszystkie województwa kwota 1 000 044 tys. zł, która wynika właśnie z planu finansowego uzgodnionego przez Ministra Finansów. Łączna kwota w podziale na konkretne województwa, kształtuje się od 30… Myślę o najmniejszej liczbie… To jest zachodniopomorskie, prawda? Nie przepraszam, 26. Od 26 mln w województwie podlaskim do największej kwoty przeznaczonej dla jednostek – w województwie mazowieckim – 138 985 tys.

Myślę, że to tyle tytułem wprowadzenia, jeśli chodzi o to, jak funkcjonuje fundusz, jakie kwoty zostały w poszczególnych latach przeznaczone na wsparcie jednostek samorządu terytorialnego i przewozów na terenach wiejskich. Jeżeli będą jakieś konkretne pytania ze strony państwa parlamentarzystów, to razem z zespołem Ministerstwa Infrastruktury jesteśmy do dyspozycji i odpowiemy na pytania państwa posłów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Będziemy na pewno w ramach tych pytań prosić o ten drugi fragment, czyli propozycje rozwiązań na przyszłość i te zmiany, które mogą się jeszcze pojawić, bo temat na pewno był jednym z najważniejszych nie tylko w kampanii wyborczej, ale w ostatnim czasie w ogóle zgłaszanym na terenach wiejskich. Wielokrotnie pewnie każdy z państwa parlamentarzystów miał takie zgłoszenia.

Żeby uporządkować dyskusję, proponuję, aby głos najpierw zabrali parlamentarzyści. Bardzo proszę, będę… Poprosiłem o wsparcie państwa przewodniczących – panią Krystynę Sibińską i Mirosława Suchonia o to, aby prowadzili listę mówców. Będzie nam łatwiej. Jest wiele osób na sali. Nie wszyscy się znają. Tych, którzy będą później, w tej drugiej części, występować po parlamentarzystach, proszę o przedstawianie się, żebyśmy mogli w sposób czytelny zrobić z tego protokół.

Tam widziałem pierwsze zgłoszenie. Tu było drugie. Tak, bardzo bym prosił po kolei. Wiesław Różyński, ktoś mi podpowiada, jako pierwszy. Resztę prosiłbym o wyraźne zaznaczenie…

Poseł Wiesław Różyński (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, Wysokie Komisje, ja akurat wcześniej przez 20 lat, można powiedzieć, jestem samorządowcem i ten temat jest mi bardzo bliski. Wykluczenie komunikacyjne na terenach wiejskich jest bardzo duże. Mieszkańcy nie są winni, że akurat urodzili się na terenach wiejskich oddalonych od dużych aglomeracji. Samorządy z tego tytułu ponoszą ogromne koszty. Mówimy o kosztach związanych z komunikacją podmiejską, wiejską, z komunikacją samochodową, z dostarczaniem mieszkańców. Taka propozycja, aby parę złotych wspomóc do kilometra jest to kropla w morzu potrzeb. Myślę, że korzystają z tego samorządy, które posiadają duże budżety i środki własne, które mogą sobie na to pozwolić. Chcę tylko powiedzieć, że każda dziedzina inwestycji, tak jak tutaj, w komunikację, ale chcę przytoczyć, czy to będzie telekomunikacja czy dzisiaj światłowód, włączenie miejscowości 30 km od miasta i tam będzie 100 mieszkańców czy 100 m od głównej alei i podłączy się blok i będzie kilkuset mieszkańców, wszystkie inwestycje są nieopłacalne. Do tego wszystkiego musi dopłacać samorząd, czy to będzie węzeł wodno-kanalizacyjny czy drogowy. Są oczywiście wsparcia. Podkreślam tutaj PROW. Na terenach wiejskich była możliwość skorzystania z naprawy dróg, poprawy przejezdności, ale jednocześnie w przypadku niektórych również budowy. Moje pytanie jest takie, żeby bardziej wzmocnić, bo naprawdę tam, gdzie nie ma szkoły, a mieszkają mieszkańcy… Dzisiaj mamy bardzo mały przyrost naturalny i ten problem będzie dalej wynikał tam, gdzie nie ma szkoły, gdzie jest obowiązek gminy dostarczenia ucznia, to niestety komunikacja najczęściej już prywatna, bo w moim powiecie PKS jest firmą prywatną i jeździ tam gdzie ma opłacalność albo gdzie samorządy włożą bardzo dużą kwotę. Stąd mój wniosek, żeby rozważyć możliwość, żeby właśnie zniwelować te różnice, nie wiem czy w formie dochodów czy w jakiejś innej formie, żeby wesprzeć te gminy, które nie poradzą sobie, a ludzie nie są winni temu, że akurat samorząd ma słabe gleby, mniejszy przemysł czy jest jakaś inna forma, że nie ma dość dużego budżetu. Jeszcze podam taki obrazowy przykład, że w mojej gminie było 11 szkół. Robiłem cały czas… Regionalna izba obrachunkowa robiła zarzuty, że wybieramy cały czas jednego, bo tylko on jeden mógł sprostać wymaganiom, żeby na godzinę 8:00 podstawić w 40 miejscowościach, może nie w 40, ale w 8 miejscowościach autobusy, żeby dowiozły wszystkie dzieci na podobną godzinę. Drugi przykład jeszcze podam, dotyczący infrastruktury, jak to wygląda, że miasto ma 26 tys. a 32 tys. km w sieci. Moja gmina miała 14 tys. mieszkańców i 300 km sieci. Te więc nierówności… dopłaty do wszystkiego, co robią samorządy… jest prośba, żeby tę komunikacyjność, żeby osoby niepełnosprawne, osoby starsze i przede wszystkim młodzież, która ukończyła szkołę, żeby miała możliwość dostarczenia do centrum danych miejscowości, żeby ten autobus 1 czy 2 dziennie funkcjonowały. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Marek Lucjan Pietrzczyk.

Poseł Marek Lucjan Pietrzczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Ja pytań co do stanu obecnego nie mam, natomiast bardzo mnie ciekawi, czy są jakieś pomysły na wyjście z tej sytuacji, bo mam takie nieodparte wrażenie, zdecydowanie popierając to, co pan poseł mówił przed chwilą, że te dotychczasowe działania były bardziej dla pozoru, niż dla efektu, czyli dla afektu, a nie dla efektu. Wydawaliśmy pieniądze, wydawaliśmy budżet. Jak pamiętamy, ten budżet nie został wydany. Mamy taką sytuację, że od 2014 r. do chwili obecnej liczba osób korzystających w ogóle z przewozów komunikacji zbiorowej spadła o 60%. W pasażerokilometrach jest podobnie. Natomiast tylko w 2 powiatach w Polsce jest mniej samochodów niż gospodarstw domowych i ten poziom wzrósł o 88%, co by świadczyło o tym, że ludzie nie czekając na to, co my im zaproponujemy, wybierają transport indywidualny samochodowy, natomiast jest taka ważna informacja, że 42%, o ile dobrze pamiętam, 47% Polaków mieszkających na wsi zrezygnowałoby z własnego samochodu na rzecz komunikacji zbiorowej. Bardzo mnie ciekawią rozwiązania. Ja jestem zwolennikiem takiego rozwiązania, żeby te sprawy komunikacji zbiorowej związanej z likwidacją wykluczenia komunikacyjnego były realizowane na poziomie samorządowych związków celowych, żeby to prowadziły

powiaty. Jest takie opracowanie. Ja wiem, że pan przewodniczący słuchał. Pani przewodnicząca również je zna. Natomiast jestem… to są konkretne rzeczy. Rozmawialiśmy o tym. Ten pomysł jest dobry. Tam są takie pewne pułapki, ale bardziej natury etyczno-moralno- psychologiczno-urzędowej. Natomiast ja jestem ciekaw, jakie są inne pomysły, żebyśmy wreszcie zamiast mówić o zrobieniu tego, zrobili to. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Pani posłanka Paulina Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, panie ministrze, ja oczywiście mam kilka pytań. To jest temat, którym zajmuję się od wielu lat. Problem jest faktycznie rosnący. Różne osoby, różne podmioty zwracały na niego uwagę. Warto chyba przypomnieć wystąpienie Rzecznika Praw Obywatelskich w tym temacie – pana Wiącka, który zresztą do Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi o mieszkańców terenów wiejskich upominał się, o to, że te osoby, które mieszkają na tych terenach, nie mają dostępu do transportu i w związku z tym nie mogą realizować swoich konstytucyjnych praw i wolności obywatelskich. On zresztą je wymieniał. Mowa o takich sprawach, takich wolnościach, jak wolność poruszania się, jak prawo do ochrony zdrowia, jak prawa osób z niepełnosprawnościami do pomocy ze strony władz publicznych w komunikacji społecznej, prawo do nauki a także kwestie związane z innymi usługami publicznymi, które gwarantują godny poziom życia. W tym temacie niewiele się zmieniło. Oczywiście mamy Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, z którego samorządy mogą korzystać i to nie powinno dziwić, bo jeżeli można sięgnąć po pieniądze, to jednostki samorządu terytorialnego będą to robić, często reperując swoje budżety, natomiast faktycznie problem polega na tym, że wydatkujemy środki publiczne, nie oczekując żadnego standardu w zamian.

My już na posiedzeniu Komisji Infrastruktury na ten temat w ostatnim czasie dyskutowaliśmy. Przypomnę tylko przedstawicielowi ministerstwa, że parlamentarzyści z tej Komisji czekają tak naprawdę na analizy, którą w resorcie są, ponieważ minister Gancarz wtedy nie przyszedł z żadnym opracowaniem ani z żadną prezentacją. Przedstawił dosyć ogólnikową informację w tym temacie. To, że wskaźniki rosną, to również nie jest nic dziwnego, natomiast wolałabym nie skupiać się tylko na tym, że mamy tych linii autobusowych coraz więcej, tylko zastanowić się, jak wygląda jakość tego transportu, bo to, że tych linii będzie więcej to jest z jednej strony sprawa oczywista – one się pojawiają, samorządy częściej więcej wiedzą po prostu o samym funduszu i możliwości pozyskania środków i o nie wnioskują, ale warto również powiedzieć, że liczba uruchomionych linii autobusowych to jeden ze wskaźników, jeden z kamieni w KPO, który musimy również spełnić, więc już nawet na tym poziomie samego excela będzie nam zależało na tym, żeby te linie powstawały. Natomiast kluczowe jest to, w jaki sposób ten transport na tych terenach wiejskich funkcjonuje, w jaki sposób pozwala przemieszczać się między konkretnymi miejscowościami. I tutaj chyba należałoby się po prostu skupić na jakości tego transportu. I teraz pytanie do przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury czy przedstawiciela Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, jakie są szacunki, ilu osób, które mieszkają na takich terenach wiejskich, dotyka ten problem według szacunków i danych z raportu? Bardzo często w przestrzeni publicznej posiłkujemy się danymi opracowanymi kilka lat temu przez badaczy z Klubu Jagiellońskiego. Często posługujemy się danymi 14 mln osób, których ten problem dotyka, natomiast to są takie dosyć ogólne szacunki. Jak ta sytuacja przedstawia się w 2024 r? W których miejscach w kraju ten problem jest największy? W jaki sposób państwo chcecie ten problem rozwiązać, jeżeli korzystanie z funduszu nie jest obowiązkowe i żaden samorządowiec nie będzie zmuszony, żeby wnioskować o te środki? Co w sytuacji, w której starosta, wójt, burmistrz nie chce uruchamiać takiej komunikacji? Czy w ogóle państwo myślicie o tym, żeby uruchomić jakąś kampanię społeczną na temat potrzeb tego, że transport pozwala godnie żyć i realizować się na co dzień? Rzecznik Praw Obywatelskich w swoim wystąpieniu wskazywał, że według niego takim minimum powinno być zapewnienie każdemu połączenia do siedziby władz jego gminy. To pewnie powinno oczywiście iść skokowo, że z każdej gminy powinniśmy mieć możliwość dojazdu do stolicy powiatu, a każda sto-

lica powiatu powinna być połączona z miastem wojewódzkim. Możemy zacząć oczywiście dyskusję na temat tego, ile tych połączeń powinno być, natomiast wracając do pytania, ile takich osób w Polsce mieszka na terenach wiejskich? Jak wyglądają te szacunki? Jak wyglądają te rozwiązania w przypadku pomysłu FRPA, który jest funduszem, z którego nikt nie musi korzystać? Może, ale nie musi. Nie ma przymusu, który nie określa żadnych minimalnych wymagań na wejściu. Można zawnioskować o połączenie, które odbywa się na przykład tylko od poniedziałku do piątku, pomijając weekendy. Nie było nigdy chęci, żeby to zmienić. Dyskusje na ten temat toczyły się i toczą się od lat. Te kwestie podnoszą i eksperci, i sami pasażerowie. Za chwilę, za miesiąc, nie wiem, czy państwo zdajecie sobie sprawę, ale w wielu tych miejscowościach w ogóle zniknie połączenie autobusowe, bo zaczną się wakacje, bo bardzo często funkcjonuje tam tylko transport szkolny, transport dowozowy, z którego również dorośli mieszkańcy mogą skorzystać. Pod koniec czerwca na 2 miesiące autobus w ogóle przez te miejscowości nie będzie przejeżdżał. Czy państwo w ogóle dostrzegacie ten problem i jak chcecie go rozwiązać?

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Ryszard Bartosik.

Poseł Ryszard Bartosik (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, Wysokie Komisje, bardzo się cieszę, że zostało zorganizowane właśnie takie spotkanie Komisji – infrastruktury i rolnictwa. Mówimy tu o wykluczeniu komunikacyjnym mieszkańców wsi. Trzeba w tym momencie wskazać, że aby te przewozy mogły być zrealizowane, najpierw musi być droga. Tych tysiące kilometrów dróg powstało dzięki programowi Polski Ład i innym programom prowadzonym przez siedzącego obok mnie pana ministra Adamczyka. Przez kilka lat zbudowaliśmy tym sposobem tysiące kilometrów dróg i to w gminach, które nawet nie mogły marzyć o tym, aby powstały poszczególne drogi.

Wracając jednak do wykluczenia komunikacyjnego, szanowni państwo, chciałbym się odnieść do komunikacyjnego wykluczenia kolejowego, bo to również jest bardzo ważne. Są jeszcze w naszym kraju miasta powiatowe, które nie są połączone koleją z miastem wojewódzkim i w ogóle są wykluczone kolejowo. Takim miastem powiatowym jest miasto Turek (powiat turecki), w którym ja mieszkam. Szanowni państwo, dzięki programowi Kolej plus to miasto uzyskało ogromne wsparcie w budowie kolei. Uzyskało taką możliwość. Dziś już jest… Dziś? Już wcześniej podpisana została umowa między marszałkiem województwa wielkopolskiego a PLK co do budowy linii kolejowej Konin-Turek o długości 35 km. Niestety od kilku lat toczą się dyskusje. Ta inwestycja jest blokowana i to – niestety muszę powiedzieć – przez posła Platformy Obywatelskiej, pana Tomasza Nowaka z Konina, który obecnie zabiega w Ministerstwie Infrastruktury, aby ta inwestycja nie była realizowana i wypowiada się na ten temat publicznie. Tymczasem nie dość, że umowa jest podpisana, to na ten cel są przeznaczone środki. Szanowni państwo, mówimy dziś o wykluczeniu komunikacyjnym wsi, a tymczasem drugi poseł z tego regionu, jednocześnie tak się składa, że wiceminister rolnictwa pan Michał Kołodziejczak, również jest w przeciwko budowie tej linii kolejowej i jeździ w te obszary, gdzie ludzie się sprzeciwiają budowie tej kolei, bo zawsze tak jest, że jest sprzeciw, jeżeli budujemy nową linię kolejową czy drogę, i podburza ludzi, działając tym samym na niekorzyść i przeciwko rozwojowi regionu konińskiego. My tymczasem ładnie tutaj mówimy o tym, aby zapobiegać wykluczeniu komunikacyjnemu, kiedy to poseł koalicji rządzącej, wiceminister rolnictwa, sprzeciwia się temu, aby budować kolej do powiatu tureckiego i zamiast walczyć z wykluczeniem komunikacyjnym, próbuje je utrwalać.

Ja chcę powiedzieć, że budowa linii kolejowej z Warszawy do Kalisza w roku 1900 została rozpoczęta i trwała 2 lata, a z budową linii kolejowej z Konina do Turku borykamy się już kilka lat i to tylko przez to, że albo marszałek jest przez tych posłów skłaniany do tego, aby nie podejmował decyzji, marszałek z Platformy Obywatelskiej, albo teraz poseł Koalicji Obywatelskiej wraz z prezydentem miasta Konina z tej samej partii zabiegają w ministerstwie, aby taka linia nie była budowana przy pomocy obecnego tutaj wiceministra rolnictwa, pana Michała Kołodziejczaka. Szanowni państwo, to jest skandal. Budowa tej linii kolejowej będzie rozwiązywała problem w kilku miasteczkach,

w kilku wioskach, które położone są na trasie tej linii. Linia kolejowa Konin-Turek ma tylko kilka kolizji, w tym tylko albo aż jeden dom mieszkalny to wyburzenia, kilka budynków gospodarczych. Jest poprowadzona, tak aby jak najmniej szkodziła tym, przez których tereny będzie prowadzona. Są z tego tytułu protesty, głównie w dwóch miejscowościach – Brzeźno, i w jednej miejscowości Gozdów w gminie Tuliszków w powiecie tureckim. Zawsze się tak zdarza, ale chciałbym zaapelować do dwóch panów posłów, ale przede wszystkim do pana ministra infrastruktury, aby wreszcie ruszyć z tą budową. Panowie posłowie, nie możecie mentalnie być przed rokiem 1900. Nie możecie być w 19. czy 18. wieku. My już jesteśmy w 21. wieku. Nie sprzeciwiajcie się budowie tej kolei. Jak wiadomo, transport kolejowy jest bardzo preferowany i w naszym kraju i w Unii Europejskiej, bo jest przecież bardzo ekologiczny. Apeluję więc to Ministra Infrastruktury o rozsądek i o to, aby ta linia kolejowa wreszcie ruszyła z miejsca. Nie jest to żaden projekt polityczny. Prowadził go będzie marszałek z Platformy Obywatelskiej. Życzę mu sukcesów, życzę, aby jak najszybciej otworzył tę linię i szczycił się nią w całym województwie i w całym kraju. Ponawiam swój apel. Przepraszam, że zająłem czas sprawą lokalną, ale jest ona niezmiernie istotna i ważna dla mieszkańców tej części województwa wielkopolskiego. A to, co dzieje się przeciw budowie tej linii kolejowej, jest po prostu skandalem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo za ten głos. Żeby pan minister Michał Kołodziejczyk nie zapomniał listy zarzutów, to pozwolę, żeby mógł od razu odpowiedzieć.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Michał Kołodziejczak:

Tak jest. Przez wiele lat ten problem, o którym mówił pan poseł Bartosik, nie został w okręgu wyborczym, który pan Bartosik reprezentuje, rozwiązany. Wykluczenie komunikacyjne tam faktycznie jest i trwa. Mówienie o budowie linii kolejowej z Turku do Konina jest o tyle wątpliwe, że koszty, które wy szacowaliście na początek na około 600 mln zł, dzisiaj już słyszymy, że to może być nawet 3 razy tyle. To jest faktycznie realny problem. Dodatkowo, ja po mojej rozmowie z jednym z wiceministrów infrastruktury, z panelem Malepszakiem, dokładnie zgłębiłem swoją wiedzę na ten temat. Wyliczenia, którymi wy się podpieraliście, mówią jasno, że taka linia nie ma tam racji bytu, jeżeli chodzi o uwarunkowania przewozowe. To jest jeden z głównych argumentów, bo przeliczone zostało to na tysiące osób, które przyjeżdżałyby tą linią w tym czasie, co jest nierealne. Faktycznie będziemy chcieli rozwiązać ten problem, ale w inny sposób, nie budując tej linii – mam nadzieję – kolejowej, a budując nowoczesny transport grupowy, który będzie tam również mógł jeździć. Ja będę przestrzegał przed tym, żeby takie sprawy nigdy nie stanowiły elementu politycznej jakiejś autoprezentacji czy uderzania w innych polityków z tego okręgu, bo to na pewno nie jest dobre dla mieszkańców. Protesty jednych czy drugich są istotne, ale myślę, że najważniejsze są argumenty te czysto transportowe, takie merytoryczne, które pochodzą z wyliczeń, a one są po prostu nieubłagane. Pozostawia również w spadku po poprzedniej władzy… mamy takie wrażenie braku odpowiednich konsultacji społecznych. To również pański spadek i skłócanie mieszkańców lokalnych miejscowości – to, co pan teraz chciał zrobić. Myślę, że to nie może być elementem prowadzenia takich rozmów. Ten przykład jest również elementem tego, w jaki sposób mówi się, że problem wykluczenia komunikacyjnego będzie kiedyś rozwiązany. Można to zrobić dużo, dużo szybciej, więc to w krótkiej odpowiedzi tylko tyle. Nie będziemy wykorzystywać tej ważnej Komisji do pańskich prywatnych uszczypliwości. Wiem, znam pański charakter, ale on nie zasługuje na to, żeby dzisiaj o nim tutaj mówić. Dziękuję.

Poseł Ryszard Bartosik (PiS):

Panie przewodniczący, muszę zaprotestować.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Nie będzie protestów.

Poseł Ryszard Bartosik (PiS):

Nic prywatnego się nie dzieje. Mówimy o sprawach publicznych.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Ale używa pan imion, nazwisk osób, które są nieobecne na tej sali. Pan poseł Nowak nie może się w tej chwili obronić i powiedzieć na przykład, że mówi pan nieprawdę.

Poseł Ryszard Bartosik (PiS):

Jest posłem Rzeczypospolitej.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Bardzo bym prosił, żebyśmy…

Poseł Ryszard Bartosik (PiS):

Ale dziękuję panu ministrowi…

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

…mówili o obecnych na sali.

Poseł Ryszard Bartosik (PiS):

Wiemy już, że nie chce budowy kolei dla mieszkańców Wielkopolski.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Czy pan poseł może wyłączyć mikrofon? Dziękuję bardzo. Pani posłanka Anna Gembicka.

Poseł Anna Gembicka (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, państwo ministrowie, mam takie pytanie, bo najczęściej zdarza się tak, że mieszkańcy obszarów wiejskich dojeżdżają na przykład do miast powiatowych czy do swoich miasteczek po to, żeby dalej przesiąść się na pociąg. Są również dostępne oczywiście te mniejsze stacje. Dlatego to jest ważne, żeby te miejsca – czy te małe dworce, czy te stacje, spełniały oczywiście wszystkie wymogi i były dostosowane również do potrzeb osób czy to niepełnosprawnych, czy to osób starszych. Dlatego chciałabym zapytać, bo w zeszłym roku w ramach programu inwestycji dworcowych na lata 2024-2030 została ogłoszona lista dworców i stacji, które mają być remontowane, przebudowywane. To były między innymi takie dworce, jak w miejscowościach Brodnica, Kowalewo Pomorskie, Wąbrzeźno, Jabłonowo Pomorskie, Kaliska Kujawskie czy również taki mniejszy dworzec Włocławek Zazamcze. Dlatego chciałam zapytać, czy te inwestycje będą realizowane? Jakie są plany ministerstwa co do tej listy programu inwestycji dworcowych?

I jeszcze jedno odpowiem, bo pan minister Kołodziejczak mówi, że nie ma zapotrzebowania na linię kolejową. Proszę państwa, taka była strategia Platformy Obywatelskiej w czasie waszych poprzednich rządów – zmienianie godzin kursowania pociągów, wmawianie ludziom w taki sposób, żeby były niedostosowane do potrzeb mieszkańców, wmawianie ludziom, że nie ma zapotrzebowania. Jest o tym cała książka. Myślę, że warto ją przeczytać. Pani poseł Matysiak na pewno poleci, bo zna się dobrze na tym temacie. Na przykład przez Rypin zlikwidowane zostało jeszcze, co prawda, dużo wcześniej połączenie. Pociągi dalekobieżne kilka lat temu udało się przywrócić. Ta linia cieszy się dużym powodzeniem. W zeszłym roku udało się również doprowadzić do podpisania porozumienia – listu intencyjnego, pomiędzy Urzędem Marszałkowskim Województwa Kujawsko-Pomorskiego a PKP PLK odnośnie przywrócenia połączenia między Aleksandrowem Kujawskim a Ciechocinkiem. Niestety więc bardzo często takie zarzuty, że nie ma zapotrzebowania na jakiś transport, to są po prostu polityczne wymówki, żeby nie realizować konkretnych inwestycji, bo komuś jest tak wygodnie i ktoś to chce wykorzystać, tak jak niestety pan minister. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panowie przewodniczący, koleżanki i koledzy, panowie ministrowie, szanowni goście, ja zacznę od pewnej takiej uwagi generalnej, dlatego że tutaj odbierając tę informację od pana ministra Marchewki, dowiedzieliśmy się – powiedzmy – tego stanu faktycznego, który wynika z realizacji przyjętych w poprzedniej kadencji rozwiązań legislacyjnych, mających na celu właśnie pozytywną odpowiedź na przeciwdziałanie temu zjawisku, które wywarło bardzo

głęboki negatywny skutek zwłaszcza w latach 90. i również znacznie później. Nie będę tutaj rozwijał wielu szczegółów dotyczących również tego aspektu likwidacji paru tysięcy linii kolejowych przed 2015 r. Nie wystarczyłoby na to czasu. Mam jednak taką uwagę z racji długiego stażu w Komisji Infrastruktury, że zawsze, jak słyszymy taką informację rządu referowaną przez pana ministra, który odpowiada za gospodarkę morską, a odnosi się do kwestii przewozów autobusowych czy kolejowych, to jest pewien dyskomfort. On również wynika z tego, że w gruncie rzeczy trudno nam się jako posłem odnieść do takiej polityki konkretu, która na przykład korygowałaby te rozwiązania parlamentarne czy – powiedzmy – konsultowałaby ze środowiskiem parlamentarnym propozycje kierunkowe, dotyczące wzmocnienia tej oferty autobusowej. Odnosząc to do przykładu już indywidualnego jednak zwrócę uwagę, że w historii chyba ostatnich 30 lat nie było takiego przypadku, że wiceminister infrastruktury w ciągu 5 miesięcy pełni 4 funkcje, bo był wójtem, później podsekretarzem stanu do wczoraj, potem radnym sejmiku, a od wczoraj marszałkiem województwa dolnośląskiego, a za 3 tygodnie są wybory parlamentarne, gdzie startuje z realnymi również szansami na mandat eurodeputowanego, natomiast w regionie, w którym wykonywał tę służbę publiczną, liczba wypadków śmiertelnych przez pierwsze 4 miesiące tego roku wzrosła o… przepraszam, liczba ofiar zabitych na drogach w województwie dolnośląskim skoczyła o 69% w relacji styczeń-kwiecień 2023 – styczeń-kwiecień 2024. Wspominam to tylko dla takich celów poglądowych, bo jednak oczekujemy również pewnej powagi, zwłaszcza jeśli chodzi o formowanie tych propozycji, w jaki sposób tę politykę zmieniać, co ma z niej wynikać nowego, bo rozumiem, że tutaj z punktu widzenia tych rozwiązań, które zostały przejęte kilka lat temu przez parlament na wniosek rządu, ta oferta po prostu się pojawiła w znaczącej części tych miejscowości i powiatów, w których wykluczenie komunikacyjne było realne i to również dzięki współpracy ze środowiskiem samorządowym, administracją państwową i oczywiście tym rynkiem regulowanym, jakim są przewoźnicy jeszcze z mniejszościowym akcjonariatem Skarbu Państwa czy przewoźnicy prywatni.

Ja tutaj nie chciałbym się odnosić do jakichś kwestii generalnych, bo oczekujemy na jakieś propozycje natury systemowej, natomiast korzystając z obecności wiceministrów infrastruktury i rolnictwa, zwróciłbym uwagę na taki jeden element związany z tą infrastrukturą transportową, jaką jest miejsce, w którym ten pasażer po prostu korzysta później z tego transportu publicznego. Myślę, że warto we współpracy pomiędzy ministrem rolnictwa i Ministerstwem Infrastruktury i Ministerstwem Finansów przeanalizować jakieś nowe rozwiązanie, które wspomagałyby, zwłaszcza te samorządy gminne w dofinansowaniu budowy tej infrastruktury przystankowej mikrodworcowej czy rozwiązań drogowych w tych gminach, które po prostu poprawiałyby bezpieczeństwo ruchu drogowego w tych miejscach, w których ten pasażer się pojawia i on powinien mieć lepszy komfort z korzystania z tego transportu publicznego już od momentu, kiedy po prostu korzysta z tego przewozu autobusowego. Nie będziemy rozwijać tej kwestii kolejowej, bo program inwestycji dworcowych jest realizowany i on jest bezprecedensowy, jeśli chodzi o zakres i skalę. Oby po prostu ta tendencja się utrzyma. Tego Ministerstwu Infrastruktury w szczególności życzymy.

Druga uwaga. Nie wiem, czy tutaj nie wychodzimy w pewną nieodległą przyszłość, ale warto by z punktu widzenia, panie ministrze, tego marketingowego i takiego można powiedzieć podejścia, który premiowałoby transport publiczny również rozważyć w jakimś zakresie program lojalnościowy dla tych setek tysięcy pasażerów, którzy korzystając po prostu z tego transportu publicznego, mogą mieć i powinni mieć z tego tytułu bardzo konkretne korzyści. Nie będziemy rozwijać tego, aczkolwiek można prosić o komentarz ze strony Ministerstwa Infrastruktury i prosić o jakąś dodatkową informację, czy są jakieś pomysły, jeśli chodzi o ten transport publiczny autobusowy na integrację systemu sprzedaży biletów w taki sposób, aby ta oferta była kompletna, zwłaszcza jeśli chodzi o takie funkcje, jak przesiadki i tak dalej. Tak na marginesie wspomnę tylko, że wracając do transportu kolejowego, jest takie państwo Szwajcaria, gdzie wspólny bilet wprowadzono chyba w 1882 r. On się ma dobrze po prostu i do dzisiaj funkcjonuje jako naturalna – można powiedzieć – i oczywista oferta dla klienta.

Zamknę to również taką – można powiedzieć – informacją, która się odwołuje również do problematyki BRD. Panowie ministrowie, po raz pierwszy od lat gwałtownie

zmieniła się tendencja polegająca na tym, że po szeregu latach ilości zabitych i rannych, spadku ilości kolizji i wypadków mamy gwałtowną zmianę statystyki w miesiącach styczeń-kwiecień. Z tego również państwo muszą wyciągnąć wnioski, bo w tym ruchu – powiedziałbym – publicznym również jest ta oferta autobusowa. Jeśli w województwie dolnośląskim mamy wzrost liczby zabitych o 69% w pierwszych czterech miesiącach tego roku, w województwie pomorskim 55%, mamy wzrost liczby zabitych w skali kraju o 11%, rannych o 9%, kolizji drogowych o 15,7%, to jest to również wzrost kosztów społecznych wypadków drogowych i trzeba również uwzględniać to, że jeśli do tej statystyki dołożymy tę ofertę transportu publicznego, to również zwiększamy tym samym, przy zmniejszonej prewencji i przeciwdziałaniu temu zjawisku czy jakiś propozycjach pilnych działań po stronie rządu, ryzyko również potencjalnego wypadku. Mówię o tym jako memento i wspominałem o tych aspektach dofinansowania, zwłaszcza w małych gminach tej infrastruktury lokalnej, polegającej na tym właśnie, że mieszkaniec tej małej gminy czy wioski powinien mieć również schludną możliwość przystanku czy takiego rozwiązania mikrodworcowego czy miejsca, w którym bezpiecznie może do tego autobusu wejść, skorzystać z oferty. Oczywiście również to dotyczy osób ze szczególnymi potrzebami – niepełnosprawnych, gdzie przypominam, że funkcjonuje ustawa o dostępności, gdzie również ta grupa klientów pasażerów powinna mieć taką możliwość. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję. Nie chciałbym odgórnie ograniczać czasu wystąpienia, ale miałbym prośbę jednak o zwięzłe zadawanie pytań. Pan Bartosz Zawieja, Wielkopolska.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dzień dobry. Dziękuję, panie przewodniczący. Jeśli chodzi o Turek-Konin, to chciałbym, żeby nie skupiać się na rzeczach, które wywołują bardzo daleko idące protesty społeczne. Ja tylko zacytuję wypowiedź pani wójt Krzymowa z 18 marca, która się ukazała w Przeglądzie Konińskim. „Nie wchodząc w szczegóły planowana linia ma uniemożliwić budowanie temu samorządowi przedszkola”. To raz. Tych spotkań, jeżeli chodzi o tę trasę, odbyło się 5. Wszędzie było bardzo gorąco. Jeżeli ktoś tutaj mówi, że samorządowcy z Koalicji Obywatelskiej czy z Platformy Obywatelskiej stoją jak gdyby za tym, aby ową inwestycję torpedować, to proszę wymienić chociaż jedno takie nazwisko takiego wójta bądź burmistrza, bo ja wiem, że jedyną osobą, która powiela również zdanie większościowe mieszkańców, jest prezydent Konina. To jest jeden wyłącznik.

Jeżeli można tutaj tak ad vocem tylko powiedzieć jedną rzecz, to ubolewam, że para poszła w gwizdek. Realizowane były marzenia, a nie było żadnego uporu, aby realizować obwodnicę Kalisza S11, bo jeżeli można porównać to, że zrobiono mini obwodnicę Kępna, przygotowano dopiero teraz rozstrzygnięte postępowania na obwodnicę Obornik Wielkopolskich, to zrobiono, jeżeli chodzi o S11 bardzo, bardzo mało. Tak mi się wydaje.

Ale wracając do *clue* problemu. Wykluczenie transportowe dotyczy, jeżeli chodzi o miasta do 20 tys. mieszkańców, prawie jednej trzeciej populacji naszego kraju. Spadek liczby lokalnych połączeń autobusowych jest obserwowany w ostatnich latach w dotychczasowych 14 z 16 województw. Można również założyć, tak może na wyrost troszkę, ale w około jednej trzeciej gmin w takich samorządach nie istniała żadna linia autobusowa. Mówiąc wprost, wynikało to z braku ustawowego obowiązku organizacji takich połączeń. To jest chyba dogmat, który był jedną z przesłanek istnienia tego stanu rzeczy. Dodatkowo przewoźnicy nie mieli obowiązku publikacji rozkładów jazdy. Duża część linii, tak zwanych nowych linii, które były finansowane z Funduszu Rozwoju Połączeń Autobusowych, była wydłużana sztucznie przykładowo o jeden przystanek, a co za tym idzie można było również założyć, że linie komercyjne zmieniały się w publiczne. Również takie praktyki miały miejsce. Inną jakby taką niekorzystną przesłanką było dofinansowanie części linii, podczas gdy pozostała część była wykonywana komercyjne. Przykładowo gmina finansowała linię powiatową na swoim terenie, a poza jej terenem do siedziby powiatu linia wykonywała już przewozy na zasadach komercyjnych. To są jak gdyby takie *clue* problemu związane z dotychczasowym aspektem – można powiedzieć – funkcjonowania ustawy o FRPA, a tutaj moim zdaniem najważniejszym

aspektem jest jak gdyby aspekt przyznawania tych środków, gdyż uważam, że powinno się priorytetowo wspierać czy nagradzać, zmienić całkowicie metodologię przyznawania tych środków, aby na samym początku były związki powiatowo-gminne i powiaty, a dopiero gminy na samym końcu. Dlaczego? Doskonale wiemy, że nie wszystkie gminy dysponują przewoźnikami z odpowiednim taborem. Tak zwane do tej pory roczne konkursy, które wojewodowie ogłaszali, powodowały ograniczenia co do tego, że po prostu te samorządy nie są w stanie spełnić tych norm, bo co tu dużo mówić, wchodzą niebawem wytyczne Euro 7, a co za tym idzie, wskazania co do taboru, który mógłby zostać zakupiony w ramach chociażby środków z KPO. Może się więc okazać, że małe gminy – wiejskie bądź miejsko-wiejskie, mówiąc brzydko i dosadnie, nie są w stanie podołać. Trzeba więc poszukać mechanizmu, który konsolidowałby współpracę samorządów gminnych i powiatowych. Uważam, bo to z uporem maniaka powtarzam, jest taki jeden związek powiatowo-gminny, nazywa się Wielkopolski Transport Graniczny. Jego współzałożycielem byli moi poprzedni przełożeni. Mam tu na myśli władze powiatu poznańskiego. W tej chwili w ramach tego związku działają 33 podmioty i wybiegają poza Wielkopolskę. Obsługują około miliona osób i to fenomenalnie działa. Jeżeli więc ktoś ma ochotę i chęć zobaczyć, jak można coś fajnego zrobić, naprawdę te osoby, które zarządzają tym związkiem, są bez wątpienia prekursorami, którzy na fenomenalną skalę mogą dzielić się swoimi doświadczeniami, do czego wszystkich państwa zachęcam. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Franciszek Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, ja chciałbym zapytać o Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych. Bardzo się cieszę, że rozmawiamy dzisiaj o wykluczeniu komunikacyjnym. Kontynuujemy tę dyskusję od lat. Cieszę się, że z różnych perspektyw państwo również zabrali głos w tej sprawie i z wieloma głosami zgadzam się absolutnie. Chciałbym jednak zapytać pana ministra a propos konkretów, a propos wizji i pomysłów na rozwój tego funduszu. Widzimy, jak on działa. Widzimy, że on na pewno przyczynia się do rozwoju połączeń autobusowych już w tych obszarach, na których już jakaś oferta jest. Wyzwaniem jednak pozostają to białe plany w mniejszych ośrodkach wiejskich i w pozostałych ośrodkach w kraju. Stąd pytanie, jak ministerstwo planowałoby zmiany w funduszu, tak żeby te gminy zachęcić do partycypacji w funduszu? Czy na przykład planowane jest zwiększenie kwoty funduszu o jakąś sumę? Czy na przykład rozwiązaniem mogłoby być prowadzenie naboru do funduszu nie raz na rok, ale w sposób ciągły? Czy na przykład planowane byłoby zwiększenie dofinansowania do – powiedzmy – kilku złotych więcej? Jeżeli tak, to w jakiej skali? Chciałbym spytać również o zobowiązanie ustawowe, tak żeby powiaty były jakoś zobligowane do tworzenia planów transportowych i zmuszone do organizacji transportu chociażby w jakiejś wersji minimum w jakimś standardzie? Czy taka zmiana, takie obligo ustawowe byłoby rozważane, byłoby możliwe oraz czy jakaś rozmowa o jakimś standardzie minimum oferty transportowej w gminach toczy się w ministerstwie? Jeżeli tak, to również czy na przykład byłoby to przedmiotem dyskusji w najbliższym czasie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Przedostatni głos – pan poseł Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, dzisiejsze posiedzenie Komisji w tytule zawiera między innymi informacje na temat wykluczenia komunikacyjnego, ale również propozycje rozwiązań. To jest chyba najistotniejsze, co nas tutaj determinuje, aby brać udział w tej dyskusji, aby wsłuchać się w to, co proponuje rząd w sprawie likwidacji czy zmniejszenia w istotny sposób wykluczenia komunikacyjnego szczególnie na obszarach wiejskich, bo rozumiem, że dzisiejsze połączone posiedzenie komisji dedykowane jest obszarom wiejskim. Ja nie będę odnosił się do stwierdzeń, które padły w wystąpieniach poprzedników, że oto dotychczasowe działania były działaniami pozornymi, bo jeżeli by uznać, że chociażby w 2023 r. 6700 linii autobusowych uruchomionych dzięki fun-

duszowi przewozów autobusowych za kwotę prawie 800 mln zł, to były działania pozorne, to życzę dobrze takim analitykami i takim analizom. Nie będę się tak, jak powiedziałem, do tego odnosił.

Natomiast nie ukrywam, że jestem zawiedziony mocno tym, że padają tutaj stwierdzenia, że oto kwoty są za małe, tych linii autobusowych zbyt mało się uruchamia, że warto byłoby dofinansować ten wozokilometr wyżej aniżeli 3 zł za jednostkę. Tylko tyle, że nie pojawiają się nam tutaj żadne propozycje. Mamy czerwiec, przepraszam, już za kilkanaście dni czy za kilka dni mamy czerwiec. Praktycznie rzecz biorąc, nie mamy żadnej informacji o zwiększeniu… o zmianie ustawy o zwiększeniu funduszu przewozów autobusowych z miliarda złotych na przykład na dwa. Ja rozumiem, że państwo posłowie z koalicji rządzącej, którzy tutaj zabierali głos, również mogą mieć inicjatywę i mają inicjatywę ustawodawczą. Mogą więc złożyć poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o funduszu przewozów autobusowych i zwiększyć w sposób istotny nakłady w ciągu roku na wsparcie przewozów autobusowych. Może być dokonana zmiana związana ze zwiększeniem dofinansowania do wozokilometra.

Szanowni państwo, zwracam się zwłaszcza do tych, którzy tutaj zabierali głos – posłów koalicji rządzącej. Możecie w bardzo szybki sposób włączyć procedury zmiany tej ustawy projektem poselskim, bo rozumiem, że projekt rządowy wymaga czasu, ale z informacji, które do nas docierają, chociażby złożonych dzisiaj, wynika, że w ogóle nie ma takiego pomysłu na projekt rządowy, żeby dokonać takich zmian. Wracając więc do punktu wyjścia, bardzo proszę, aby przedstawiciele ministerstw odpowiedzieli na pytanie, jakie są propozycje rozwiązań, z czym państwo tutaj przyszliście? Pytamy już pół roku od przejęcia władzy. To jest wystarczająca ilość czasu, żeby przygotować propozycje w tej sprawie. Przypomnę, że projekt ustawy o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych powstał w bardzo szybkim tempie od deklaracji, którą złożył pan premier Jarosław Kaczyński na jednej z konwencji, do czasu, kiedy przedłożyliśmy taki projekt. Szanowni państwo, czas biegnie nieubłaganie. Wygląda na to, że na 2024 r. nie ma żadnego pomysłu. Zwracam się więc do panów przewodniczących, aby zaplanować posiedzenie komisji może za 2 miesiące i dać szansę rządowi na to, aby przedstawił propozycje rozwiązań w tym zakresie zmian legislacyjnych zwiększających zakres finansowy wsparcia, zmieniający zasady wsparcia zgodnie z głosami, które tutaj ze strony posłów szczególnie koalicji rządzącej na tej sali padają i padały również na posiedzeniu Komisji Infrastruktury na poprzednim posiedzeniu Sejmu, kiedy spotykaliśmy się wraz z Komisją Administracji i Spraw Wewnętrznych i rozmawialiśmy dokładnie na ten sam temat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Sławomir Zawiślak.

Poseł Sławomir Zawiślak (PiS):

Dziękuję serdecznie. Szanowni państwo, wykluczenie terenów wiejskich to temat bardzo istotny. Wszyscy zgadzamy się, że nasz kraj i wszyscy mieszkańcy, którzy w nim mieszkają, mają te same prawa obywatelskie, tak samo mają prawo do tego, żeby stosowne organy czy to samorządy terytorialne czy związek tych jednostek samorządu terytorialnego czy wreszcie minister właściwy do spraw transportu organizował ten transport publiczny, który jest tak bardzo istotny i bardzo ważny dla codziennego życia mieszkańców. Mimo rozwoju – że tak powiem – motoryzacji obserwujemy, że te potrzeby transportu publicznego są istotne i bardzo ważne. Świadczy o tym chociażby, a będę mówił o kolei, fakt że PKP Intercity w tym momencie bije rekordowe ilości przewozów swoich pasażerów. Oczywiście jest to wynik polityki ostatnich kilku lat. Gdyby nie poczynione w ostatnich latach rekordowe inwestycje w infrastrukturę i tabor kolejowy, tej woli politycznej, która dobrze się przysłużyła transportowi kolejowemu, tych wyników by nie było. Ale właśnie fakt, że aktualnie jest bardzo dużo pasażerów na kolei, poświadcza, że ten transport publiczny, kolejowy między innymi, jest bardzo istotny, bardzo ważny.

Króciutko przypomnę. Ja z perspektywy swojego regionu Lubelszczyzny, a w zasadzie Zamojszczyzny, kiedy nam się ta sytuacja zepsuła i później rozwiązała... Sytuacja w przypadku tego regionu, który ja reprezentuję zepsuła się w 2009 r., gdzie poprzedni

rząd wysłał mi jako posłowi informację, wysłał mi wiceminister infrastruktury z PSL, że rzeczywiście obowiązkiem państwa jest organizacja transportu publicznego. Rzeczywiście do kolei się dopłaca, ale faktem było, że wszystkie 5 dalekobieżnych połączeń kolejowych z Zamojszczyzną zostało jednego dnia – o, tak – zlikwidowanych. To spowodowało wielkie niezadowolenie społeczne i problemy komunikacyjne nie tylko mieszkańców regionu, ale licznych turystów, którzy przyjeżdżali na teren Zamojszczyzny. Mniej więcej w tym samym okresie czasu – wszyscy powinniśmy o tym pamiętać – może troszeczkę wcześniej likwidowano PKS, które były zależne w ostatnim etapie organizacyjnym od samorządów wojewódzkich. Nie było litości. Firmy poupadały. Spowodowało to z jednej strony rozkwit przewozów prywatnych i cieszyliśmy się, że powstawały nowe działalności gospodarcze, ratujące zresztą ten transport publiczny, a z drugiej strony bardzo liczne miejscowości zostały odcięte od transportu, dlatego że przewoźnicy prywatni nie byli zainteresowani kursowaniem do tych miejscowości, w których po prostu nie będzie takiej ilości pasażerów, którzy zapewnią im zyski. W związku z tym jeżeli rzeczywiście przez ostatnie kilka lat nie tylko w transporcie kolejowym – mówiłem o intercity, ale zgadzam się z panem ministrem Adamczykiem – także w tych przewozach publicznych próbowano, skutecznie zresztą, ratować sytuację poprzez dofinansowanie. Ja bym zwracał się z podobnym apelem do pana ministra reprezentującego rząd, żeby po prostu skorzystać z tych doświadczeń, które przez ostatnie kilka lat przysłużyły się pasażerom w transporcie kołowym, ale również kolejowym, żeby pilnować tego, żeby Polska znów nie stała się – że tak powiem – podzielona poprzez to, że bardzo wspaniali mieszkańcy, nasi rodacy miast mają transport publiczny zapewniony wygodny i nowoczesny, a tereny wiejskie znów zostaną zepchnięte do tych ciemnych czasów, gdzie rzeczywiście z tym z transportem było tragicznie. Panie ministrze, w związku z tym trzeba tylko kontynuować te działania i z drugiej strony – to jest inny element mojej wypowiedzi, powoli będę już kończył – chciałbym zwrócić panu uwagę i członkom Komisji oczywiście na sytuację na terenach wiejskich na Zamojszczyźnie. Doszły mnie sygnały bardzo – że tak powiem – rzetelne, że PKP Intercity planuję skrócić trasę albo wręcz może zlikwidować pociąg relacji Hrubieszów Wrocław, który teraz jeździ. Planuje się w najlepszym przypadku skrócenie jego trasy do Krakowa, ale również są plany zmiany taboru tego pociągu z tego przystosowanego do tras dalekobieżnych na stary tabor, który wykorzystywany był na regionalne linie z tym spalinowym napędem. Mam nadzieję – będę zresztą w tej kwestii pisał interwencję – że te sygnały, te plany irracjonalne… Obłożenie tego pociągu zawsze jest bardzo duże. Już nie mówię o potrzebach społecznych mieszkańców, ale również turystów. Był również pewien okres, gdzie…

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Ja rozumiem, że w tym zakresie z będzie złożona interpelacja.

Poseł Sławomir Zawiślak (PiS):

Ale ja skończę, panie przewodniczący. Z zagranicy również byli przewożeni ludzie, celem rozładowania granicy polskiej w trudnym okresie… że takie plany nie będą przygotowywane przez rząd i później nie będzie takich śmiesznych sytuacji, że jedni przedstawiciele rządu kreślili decyzje, które likwidowały połączenia na terenach wiejskich, a inni na dworcach protestowali, udając, że sprzeciwiają się temu. Będę więc pisał w tej kwestii interwencję. Mam nadzieję, że takich działań rząd nie będzie podejmował, tylko będzie się wzorował na dobrych działaniach poprzedniego rządu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Mając taką nadzieję, przekazuję głos panu Rafałowi Weberowi. Bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, panowie ministrowie, szanowni państwo, lwia część dyskusji na temat wykluczenia komunikacyjnego i sposobów walki z tym zjawiskiem dotyczy Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Dobrze, że tak się dzieje, bo faktycznie to narzędzie, które w sposób rzeczywisty pozwala na tworzenie linii autobusowych, linii komunikacyjnych na tych terenach wiejskich. Dzięki temu jest możliwość organizacji transportu publicznego. Przypomnę, że narzędzie zostało stwo-

rzone w 2019 r. Najpierw maksymalnie złotówka do wozokilometra, później od kwietnia 2020 r. 3 zł do wozokilometra. Warto podkreślić, że jest ta możliwość, którą samorządy mogą wykorzystywać. Wcześniej takiej możliwości i takiego wsparcia finansowego nie było. Natomiast nie wolno też przejść obojętnie obok innych form walki z wykluczeniem komunikacyjnym – tych form inwestycyjnych w realizacji dużych programów drogowych i kolejowych, również na przykład centralnego portu komunikacyjnego, który w tym komponencie kolejowym miał również służyć do połączeń lokalnych czy regionalnych. Słyszymy tutaj rządową kakofonię. Jedni mówią „prowadzimy projekt centralnego portu komunikacyjnego", inni mówią „nie prowadzimy". Jeszcze kolejni ministrowie próbują audytować. Z tymi próbami różnie to bywa. Nie ma jednolitego podejścia do tego tematu. Pytanie, kiedy takie jednolite podejście czy decyzja co do realizacji zarówno tego komponentu kolejowego centralnego portu komunikacyjnego jak i samego lotniska będzie? To jest pytanie pierwsze.

Pytanie drugie związane jest z jednym ze 100 konkretów, z którymi to Platforma czy Koalicja Obywatelska na jesieni szła do wyborów. Bardzo ważny konkret z punktu widzenia transportu publicznego jest związany z zerowym podatkiem VAT na bilety w transporcie zbiorowym. Ten konkret cały czas, jak rozumiem, obowiązuje. Ze strony internetowej nie zniknął. Minęło 5 miesięcy. Pewne prace analityczne i prawne należało już rozpocząć. To pytanie kieruję do rządu. Są tutaj panowie ministrowie rolnictwa infrastruktury. Myślę, że ten temat bardziej powinien prowadzić resort infrastruktury. Na jakim etapie są prace nad zerowym VAT, jeżeli chodzi o bilety transportu publicznego – rozumiem – autobusowego i kolejowego? Polityka cenowa jest bardzo ważną polityką. Ona może zachęcić do tego, żeby korzystać jeszcze mocniej zarówno z przewozów kolejowych, jak i z przewozów autobusowych. Polityka rozsądnych cen powinna być stosowana, powinna być realizowana. Oczywistym jest, że gdy wyzbędziemy się tego podatku VAT na bilety, chętnych, czyli pasażerów, do korzystania będzie zdecydowanie więcej. Proszę o informację, jak wyglądają prace nad realizacją zdjęcia podatku VAT z biletów transportu komunikacji zbiorowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. I mój głos w dyskusji. Nie ma niestety już na tej sali osób, które tak dosyć intensywnie chwaliły ostatnie lata. Chciałbym przypomnieć, że co prawda, nie mamy takiej historii odległej w budowie dróg jak Rzymianie i Via Appia Antica na pewno ma trochę więcej niż nasze drogi, ale tak przynajmniej od 45 r. budowano, a nie tylko po 2015, więc dobrze by było zauważać, że jest to sztafeta, w której się uczestniczy i jest się jednym tylko z drobnych elementów tej sztafety.

Był również taki zarzut albo pytanie, czy ktoś może ustawowo zmusić samorządowców do wprowadzania rozwiązań korzystnych dla mieszkańców. Jako były samorządowiec zapewniam państwa, że nie ma takiej potrzeby. Wystarczy opinia publiczna. Zresztą z panią przewodniczącą Sibińską mieliśmy okazję w jednym z takich spotkań wiejskich uczestniczyć i protesty mieszkańców, których pozbawiono komunikacji prawie z dnia na dzień, doprowadziły do tego, że ówczesny starosta podjął w końcu decyzję, obudził się i podpisał odpowiednie porozumienia i komunikacja ruszyła. Jest więc na to – powiedziałbym – taki zupełnie normalny sposób. Nie wszystko trzeba ustawami i dokumentami regulować. Musi być jednak parę rozwiązań, które na pewno są niezwykle ważne w tym zakresie i chyba dzisiejsze spotkanie, bo również było pytanie, z jakimi propozycjami przyszedł rząd. Ja myślę, że rząd przyszedł również posłuchać wszystkich tutaj zgromadzonych i pozbierać argumenty do zmiany tego, co być może wymaga takich zmian, bo na pewno jednym z elementów – i to już dzisiaj padło – to jest kwestia standardów. Dzięki wpisaniu odpowiednich standardów możemy wymuszać na przewoźnikach podnoszenie jakości tych przewozów, ale nie tylko, żeby było wygodniej, ale na przykład żeby było zeroemisyjnie, żebyśmy osiągali swoje cele, które państwo polskie musi realizować, by mieszkańcy nie jeździli starym rozwalającym się sprzętem, tylko tym jak najbardziej nowoczesnym. Na pewno ważna jest punktualność, na pewno częstotliwość i to nie tylko w zakresie często podnoszonym, czyli do pracy, do szkoły, bo te sprawy są bardzo często uregulowane, szczególnie dowóz dzieci do szkoły. Młodzież przecież

chce wrócić z późnych spotkań w innej miejscowości, niekoniecznie tej centralnej, ale innej sąsiedniej, bo jest u przyjaciół, starsi ludzie chcą dojechać do lekarza i nie czekać do godziny 16.00 od 11.00 na przykład, bo jedyny autobus kolejny popołudniowy o tej porze odjedzie. Jest więc cała masa rzeczy, które należy zmienić. Ważnym aspektem jest również racjonalność podpisywania tych porozumień, bo dzisiaj mamy sytuację, w której gminy prowadzone przez podmiot samorządowy MZK nie może dostać takiego dofinansowania, a prywatny przewoźnik może. Gminy więc, które ze sobą się porozumiewają, nie otrzymują pieniędzy na współpracę między sobą i są w taki – powiedziałbym – dziwny sposób ukarane. Gdyby to był podmiot zewnętrzny, można by realizować te przewozy z dofinansowaniem.

Kolejna już, chyba ostatnia taka rzecz, która wymaga być może rozregulowania, to znaczy, padały tutaj różne propozycje, żeby to były związki, stowarzyszenia. Oczywiście samorządowcy potrafią takie różne podmioty połączyć i z tym też nie ma problemu, ale czasem jest to niepotrzebne ciało. Jest to kwestia zgłoszeń, rejestracji prowadzenia biur związków, a bardzo często wystarczyłoby po prostu gminom dać możliwość podpisywania samodzielnych porozumień w tym zakresie. Wydaje się, że byłoby to niezwykłe proste.

To ta część poselska. Do głosu ze strony społecznej zapisał się pan Mariusz Marszał. Tak, dobrze? Nie przekręciłem. Mamy jeszcze jedno zgłoszenie. Jeżeli będą tylko te dwa, to na tym zamknę zgłoszenia i ostateczna odpowiedź pana ministra będzie po tych dwóch głosach. Gdyby pan się przedstawił od razu. …Ok., Mrówczyński. …Pan Lubiński. Ok., już widzimy pana na liście. Zaczynamy więc od pana Mariusza Marszala. Pan będzie następny.

Ekspert Biura Związku Gmin Wiejskich RP Mariusz Marszał:

Bardzo Dziękuję. Państwo przewodniczący, Wysokie Komisje, panowie ministrowie, może zacznę od kolejności wypowiedzi. Pan minister rolnictwa wskazał kwoty, jakie zostały przeznaczone na rozwój dróg w obszarze wiejskim. Chciałbym powiedzieć tylko, że ten długi okres, który został wskazany obejmuje ponad 250 tys. km dróg gminnych. To jest obszar do zagospodarowania w tym temacie dotyczącym przewozów autobusowych, z czego ponad 100 tys. to są drogi nieutwardzone. To jest jakby pierwszy aspekt, który również wpływa na jakość tych przewozów. Pieniądze w ministerstwie rolnictwa na rozwój infrastruktury drogowej skończyły się wraz z likwidacją tych środków w drugim filarze Wspólnej Polityki Rolnej i przeniesienia ich do dopłat bezpośrednich, więc pozostają inne możliwości. Na pewno w ministerstwie rolnictwa jednostki samorządu terytorialnego z obszaru gminnego tych pieniędzy na rozwój infrastruktury nie znajdą.

To, co dotyczy kwestii związanych z Funduszem Rozwoju Przewozów Autobusowych, to bardzo ważna sprawa. Dzięki tym pieniądzom udało się zorganizować i uruchomić transport w tym obszarze wiejskim, który pozwalał na to, żeby taki przewóz zorganizować. Ja nie będę odbiegał daleko takich od realnych opisów rzeczywistości, tylko wskaże gminę w województwie mazowieckim na obrzeżach, która ma 40 sołectw i która również w ramach planu transportowego powinna te wszystkie miejscowości włączyć do tego obszaru i uruchomić albo ogłosić przetarg jako organizator, po to, żeby te miejscowości nie były wykluczone. Jest to niemożliwe. Rozbije się to wszystko jak Titanic o górę lodową, o kwestię finansowania, dlatego że to są miejscowości, w których często jest po kilka, kilkanaście budynków, a bardzo rzadko ludzie z takiego obszaru korzystają z przewozów. I właśnie w tym obszarze Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych wykorzystał swoje możliwości co do wykluczenia takiego obszaru w tej formie, w jakiej został przedstawiony. Niedawno odbyło się spotkanie ze wszystkimi interesariuszami, którzy funkcjonują w obszarze Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Zorganizował je pan minister Garncarz (teraz marszałek). Tam padło bardzo wiele cennych uwag. Między innymi chciałbym się odnieść do tego, co deklarował pan minister. Kwestia uruchomienia przewozów na żądanie. To jest – wydaje się – bardzo ważne dlatego, że pozwoli właśnie w ten obszar tak bardzo racjonalnie i urealni kwestię związaną z możliwością wyłączenia tego obszaru jako obszaru, który jest wykluczony transportowo.

Kolejna kwestia. Żeby to mogło w ogóle zafunkcjonować, trzeba wprowadzić zmiany do funduszu pozwalające wprowadzić tabor, który jest… po prostu mniejszą liczbę

miejsc. W tej chwili jest to realizowane pojazdami, które mają co najmniej 19 miejsc i nie jest to racjonalne. Wydawać by się mogło, że obszar wiejski jest takim obszarem bardzo trudnym. Natomiast tak jak wspomniałem, wymaga dużych zmian i wydaje mi się, że Ministerstwo Infrastruktury powinno przedstawić albo przynajmniej potwierdzić to, co przedstawiał pan minister Garncarz, czy w tym kierunku jest to możliwe do realizacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Główski (KO):

Dziękuję. Ostatni głos – pan Krzysztof Lubiński.

Przedstawiciel powiatu chojnickiego i człuchowskiego Krzysztof Lubiński:

Dziękuję. Tak jak mówiłem, jako przedstawiciel powiatu chojnickiego i człuchowskiego, chciałbym się skupić właśnie na tym regionie i na transporcie kolejowym, nie ukrywając, jeżeli chodzi o nasz region, siatka połączeń jest bardzo znikoma. Mamy kierunki, gdzie jeżeli chcemy jechać do miasta wojewódzkiego, czyli do Gdańska, musimy dojechać do Tczewa. Ilość pociągów, które jeżdżą na trasie, jest bardzo znikoma i to dopasowanie oferty jest naprawdę bardzo małe. W kierunkach – powiedzmy – Piły, czyli kierunek Szczecinek, wygląda to tak samo. Mamy przewoźnika do Bydgoszczy. Niestety to jest województwo kujawsko-pomorskie, czyli nie nasze miasto wojewódzkie. To jest prywatny przewoźnik Arriva, który posiada, że tak powiem, tę siatkę zapewnioną bardzo szczegółowo. Natomiast w czym rzecz? Powiem tak. Jeżeli chodzi o wszystkie remonty, to infrastruktura, która jest w okolicach, jest wyremontowana, natomiast nie ma co tam jeździć, nie ma tam składów osobowych, nie ma tam pociągów, które mogą realizować te przewozy. Natomiast również zdarza się taka sytuacja, że musimy spojrzeć jeszcze na drugą rzecz. Nie mamy pociągów osobowych, ale ta infrastruktura służy nam na przykład do pociągów towarowych. Jeżeli chodzi o ruch towarowy, jest tak naprawdę bardzo duży, bo wiadomo, jeżeli mamy spółkę, która przewozi nam dane dobra, że tak powiem, przemysłowe, korzysta po prostu z tej samej infrastruktury. Jeżeli zwykły obywatel, jadąc do Gdańska, ma wstawać o godzinie 4:00 z tego powodu, że akurat ma tylko ten pociąg i wracać o 21:00, to nie ukrywając, wybierze transport samochodowy. Dlatego pragnę zwrócić uwagę na tę rzecz, żeby ta siatka połączeń w miastach powiatowych niejako była poszerzona również o jakieś połączenia, które są dodatkowe z miastami wojewódzkimi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Główski (KO):

Dziękuję bardzo. Dyskusji przysłuchiwał się pan minister Arkadiusz Marchewka i jego współpracownicy. Pan minister Kołodziejczak zapewnił, że na pytania, które padły w jego kierunku, udzieli odpowiedzi pisemnej. Teraz przekazuję głos panu ministrowi Marchewce.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, panie przewodniczący. Pozwólcie państwo, że przedstawię informację na temat tego, co w Ministerstwie Infrastruktury w ostatnich kilkudziesięciu dniach wydarzyło się w kontekście właśnie zmian w funduszu, o którym mówiłam, dlatego że on odgrywa w tym aspekcie kluczową rolę. Chcę powiedzieć jasno, że w Ministerstwie Infrastruktury dostrzegamy potrzebę rewizji podstaw prawnych właśnie z zakresu przepisów dotyczących przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Rozpoczęliśmy już analizę możliwości zmian tych rozwiązań. Między innymi w tym celu 25 kwietnia w resorcie infrastruktury odbyło się spotkanie z organizatorami publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźnikami. Zapoznaliśmy się z uwagami i spostrzeżeniami branży transportu zbiorowego właśnie w zakresie tych przepisów, które są nakierowane na przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu. Pojawił się szereg postulatów, które teraz są bardzo szczegółowo analizowane. Pozwolę sobie przedstawić najważniejsze z nich.

Do tych głównych postulatów, właśnie dotyczących funkcjonowania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, tych postulatów, które padły na tym spotkaniu, należy, po pierwsze, zwiększenie stawki dopłaty z funduszu z kwoty, która jest teraz na poziomie nie wyższej niż 3 zł do jednego wozokilometra, do kwoty nie wyższej niż 4 zł do jednego wozokilometra takich przewozów. Po drugie, pojawił się również postulat zmiany

kolejności pierwszeństwa w objęciu dopłatą z funduszu poprzez promowanie współpracy jednostek samorządu terytorialnego. W tym aspekcie proponowano, aby odwrócić kolejność przyznawania dopłaty – między innymi pojawiały się takie postulaty, aby to województwa były na pierwszym miejscu – lub promować tę współpracę czy dawać również pierwszeństwo powiatom. Takie rekomendacje pojawiły się. Po trzecie, zaproponowano wprowadzenie minimalnych standardów częstotliwości realizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, ale tutaj jest ważne, że to miałoby się odbywać z uwzględnieniem funkcjonowania linii komunikacyjnych w weekendy. Po czwarte, rekomendowano, aby wprowadzić wymagania środowiskowe w odniesieniu do taboru, którym są realizowane przewozy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z funduszu. Po piąte, zaproponowano również ujednolicenie zasad rozliczania dopłaty z funduszu we wszystkich województwach czy też likwidację tych kwartalnych okresów rozliczeniowych, które są wprowadzone przez niektórych wojewodów. Po szóste, zaproponowano również objęcie dopłatą z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych tych przewozów, które dotyczą komunikacji miejskiej i są realizowane na liniach komunikacyjnych, które są realizowane czy wyjeżdżają poza miasto. To są więc szczegółowe wnioski, które zostały przedstawione na tym spotkaniu. Poddajemy je bardzo szczegółowej rewizji. To po pierwsze.

Odpowiadając jeszcze na pytanie pana posła, pana ministra Webera, chcę powiedzieć, że Ministerstwo Finansów pracuje nad tym zagadnieniem dotyczącym zerowej stawki VAT. Są oczywiście ze mną przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury. Jest pani dyrektor Renata Rychter z Departamentu Dróg Publicznych, która również odpowie na pytania i wnioski, które padły w dyskusji. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, poprosiłem panią dyrektor o udzielenie odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Oczywiście. Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Renata Rychter:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, może zacznę swoją wypowiedź trochę w nawiązaniu do wypowiedzi pana przewodniczącego, ponieważ pan przewodniczący wskazywał na udział organizatorów publicznego transportu zbiorowego, czyli organów jednostek samorządu terytorialnego. Istotnie, myślę, że szereg rozwiązań prawnych, które aktualnie obowiązują w naszym krajowym stanie prawnym nakłada szereg obowiązków, ale również wiele uprawnień, jeśli chodzi o proces planowania publicznego transportu zbiorowego, organizacji tego publicznego transportu zbiorowego i również jeśli chodzi o standaryzację tego rodzaju przewozów. Oczywiście te rozwiązania, które dzisiaj były oceniane, między innymi przede wszystkim FRPA, są rozwiązaniami, które mają na celu wesprzeć organizatorów transportu zbiorowego, natomiast one nie zastąpią ani też nie można powiedzieć, że mają w sposób merytoryczny wpływać na jakość tego rodzaju połączeń. Oczywiście są elementem wsparcia w walce z wykluczeniem komunikacyjnym, natomiast przede wszystkim, aby zacząć walczyć z wykluczeniem, musimy mieć dobre dane jakościowe, wskazujące na identyfikację tych obszarów, tych miejscowości, gdzie istotnie problem występuje albo jego skala jest na tyle istotna, że trzeba podjąć szczególne działania. W Ministerstwie Infrastruktury właśnie w tym kierunku prowadzone analizy dotyczące zmiany dwóch ustaw – ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i ustawy o funduszu tak, żeby zachęcić organizatorów publicznego transportu zbiorowego do większego baczenia właśnie na te standardy jakościowe i również dostęp pasażera do informacji o możliwych liniach komunikacyjnych, tak żeby w sposób zintegrowany móc po prostu to połączenie najbardziej dogodne czy to transportem drogowym czy kolejowym wybrać.

Wśród tych postulowanych zmian najbardziej istotne w tej chwili wydają się zmiany dotyczące obowiązków w zakresie planów transportowych, bo jak państwo zapewne wiecie, nie wszyscy organizatorzy są w tej chwili zobowiązani do tworzenia takich planów, natomiast wydaje się, że zasadnym postulatem jest, żeby tak naprawdę plan transportowy był punktem wyjścia, jeśli chodzi o proces planowania i później już organizacji

publicznego transportu zbiorowego. Standardy wykonywania połączeń na gruncie krajowym, czyli zunifikowane jednolite ramy, zasady, jak połączenia mają być realizowane, z jaką częstotliwością, jakie mają być standardy zapewnione, jeśli chodzi o przystanki, dworce, same środki transportu, sposób oznakowania i wreszcie informacje o tych połączeniach – wydaje się, że jest to jak najbardziej oczekiwany i dobry kierunek zmian. Nie mam informacji co do tego, jakoby była zgoda czy takie najbliższe plany, jeśli chodzi o podwyższenie funduszu celowego, jakim jest FRPA. Zanim nie rozpoczniemy zmian jakościowych, myślę, że nie jest racjonalne podwyższanie wysokości funduszu czy wysokości dopłaty do linii komunikacyjnej.

Ostatnia rzecz, o której chciałabym powiedzieć. Naprawdę bardzo duże oczekiwanie pokładamy w wynikach projektu Gospostrateg, który ma zakończyć się dopiero niestety w 2025 r. Myślę jednak, że to będzie naprawdę bardzo dobry materiał, na podstawie którego… między innymi jednym z punktów tego projektu, który dotyczy badań nad zjawiskiem wykluczenia komunikacyjnego w kontekście funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce, ma być przygotowanie mapy wykluczenia komunikacyjnego przy wykorzystaniu narzędzi teleinformatycznych, takiej interaktywnej mapy, która będzie dawała możliwość poprzez zmianę i edycję danych aktualizacji i wskazywania tych rzeczywiście miejsc – czy nazwiemy białymi plamami czy określimy w jakiś inny bardziej obrazowy sposób – ale będzie po prostu dawała narzędzie do właściwego identyfikowania tych obszarów, dla których ta pomoc publiczna jest najbardziej potrzebna i najbardziej oczekiwana, a przez to właśnie w sposób jakościowy, taki racjonalny, oparty na dogłębnej analizie stanu faktycznego będzie można walczyć z wykluczeniem komunikacyjnym. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca Paulina Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Tak, ja jeszcze bardzo krótko. Ja miałam przyjemność, panie ministrze, uczestniczyć w tym spotkaniu z podmiotami, które zajmują się transportem – przewoźnikami i organizatorami. Faktycznie tam padło bardzo dużo postulatów. Wydaje mi się kluczowe to, żeby określić pewien termin, kiedy państwo podejmiecie decyzję, które ze zgłoszonych postulatów – one były bardzo różne – zostaną po prostu wdrożone w życie, których można się spodziewać na tym poziomie już aplikacyjnym. To jest jedna rzecz, czy o takim terminie państwo możecie powiedzieć? Ja również rozumiem, że pan minister… to nie są te sprawy, którymi na co dzień pan się zajmuje w resorcie i w zasadzie jest jako przedstawiciel ministerstwa. Myślę, że wszyscy zdajemy sobie sprawę z tej sytuacji.

I jeszcze jedna rzecz do tego, co mówił pan poseł Webber o postulacie z zerową stawką VAT na bilety. Warto przypomnieć, że to jest postulat, który w przestrzeni publicznej pojawia się już od co najmniej kilku lat. Lewica złożyła w tym zakresie projekt ustawy i rząd Prawa i Sprawiedliwości w ogóle nie chciał na ten temat dyskutować. Ten projekt nie doczekał się nawet pierwszego czytania w poprzedniej kadencji Sejmu. Oczywiście tak, upominajmy się o to, bo ta kwestia finansowa, ile kosztuje bilet, ile płaci za to pasażer, jest niezwykle istotna i dla wielu osób jest taką kwestią tego, czy kupią bilet czy pojadą, jaki rodzaj transportu wybiorą. Natomiast wydaje mi się, że w temacie dzisiejszego posiedzenia kluczowe jest to, czy w danych miejscowościach w ogóle mamy alternatywę w postaci publicznego transportu zbiorowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Panie Ministrze, czy taką datę chce pan podać czy w formie pisemnej?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Tak, oczywiście to wymaga szczegółowego przeanalizowania wszystkich postulatów, które zostały przedstawione przez stronę społeczną. Myślę, że w poczuciu odpowiedzialności za sprawę i za istotność tego przedsięwzięcia nie będę teraz mówił konkretnych datach, ale przedstawimy taką informację w formie pisemnej, kiedy uzyskamy wszystkie szczegółowe informacje do harmonogramu prac nad tym zagadnieniem.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję, życząc państwu, abyśmy spotkali się za kilka miesięcy i mogli powiedzieć o efektach waszej pracy.

Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariatach komisji i w kancelarii Sejmu.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Dziękuję państwu.

Zamykam wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Dziękuję bardzo.